



- Positionpaper - Regionaal Openbaar Vervoer

“Laat de boom weer groeien en vruchten dragen”

Bereikbaarheid voor iedereen



**GROENE
METROPOOL
REGIO** ARNHEM
NIJMEGEN

Regio
Foodvalley

 **Nijmegen**

GEMEENTE
Arnhem

Definitief, 13 maart 2024

Opgesteld door:



POSITION PAPER CONCESSIE ARNHEM-NIJMEGEN-FOODVALLEY

“Laat de boom weer groeien en vruchten dragen”
Bereikbaarheid voor iedereen

Inhoud

| | |
|--|----------|
| 1. Waarom deze position paper? | 2 |
| 2. Achterliggend doel: de opgaven | 3 |
| <i>Verstedelijkingsopgave</i> | 3 |
| <i>Zero Emissie aan de bron</i> | 4 |
| 3. Ambities en eisen concessie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley | 5 |
| <i>OV in omliggende kernen en het landelijk gebied</i> | 5 |
| <i>OV knooppunten in de stadskernen</i> | 7 |
| 4. Regionale focus met groeipotentie | 7 |
| 5. Onze oproep: samen optrekken is een must | 8 |

1. Waarom deze position paper?

De aanleiding van deze position paper is de aankomende concessie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley 2026-2036 voor het Regionaal Openbaar Vervoer (de stads-, streek- en (trolley)bussen en spoorlijnen voor regionale treinen). Wij vinden het belangrijk om als gezamenlijke overheden onze ambities en ideeën voor het toekomstige regionaal openbaar vervoer kenbaar te maken. We bepleiten in deze paper een nieuwe aanpak, passend bij de nieuwe inzichten over mobiliteit en het regionale openbaar vervoer.

De échte grondslag voor deze positionpaper is de verstedelijkingsopgave, de benodigde mobiliteitstransitie en de dreigende bereikbaarheidsongelijkheid. Het bereikbaar houden van de regio en de verstedelijkingslocaties is daarbij dus cruciaal.

We spreken van bereikbaarheidsongelijkheid wanneer mensen vervoersmiddelen zoals een auto, fiets of het OV niet kunnen betalen, of niet hebben, of niet willen, of niet durven de rijden. Dan is een alternatief zoals het OV gewenst. Dit komt helaas steeds meer voor. Bereikbaarheidsongelijkheid speelt voornamelijk in kleine, landelijke kernen waar nauwelijks OV is, fietsafstanden te groot zijn en mensen door persoonlijke omstandigheden (ouderdom, ziekte) geen auto rijden. Vanuit de verstedelijkingsopgave is een transitie nodig in de mobiliteit waarbij iedereen zich moet kunnen verplaatsen. Binnen de mobiliteitstransitie zien wij een cruciale rol voor het regionale openbaar vervoer.

In 2020 vroeg Provinciale Staten van Gelderland om nader onderzoek te doen naar de toekomst van het provinciale OV. Uitkomsten van dit onderzoek waren:

- Voor de regionale bus- en spoorvoorzieningen is - metaforisch gesteld – “*ál het laag- én hooghangend fruit geplukt, is het dorre hout eruit en is de boom nagenoeg kaal. Nóg meer kaalslag tast de levensvatbaarheid van die boom aan*”;
- Nóg minder OV leidt tot méér autogebruik, vervoersarmoede en bereikbaarheidsongelijkheid;
- Bij toekomstige keuzes voor het regionale OV dient altijd naar de woningbouwopgaven te worden gekeken, zoals het versterken van het (Hoogwaardig) Openbaar Vervoer (vanaf nu (H)OV).

Wij vinden het van cruciaal belang om met de aankomende concessie ‘de boom’ weer gezond en bloeiend te krijgen en samen weer de vruchten te plukken. De mobiliteitstransitie krijgt daarmee een stevige en vooral noodzakelijke duw in de goeie richting.

Samen willen wij graag de vruchten daarvan gaan plukken.

Hoewel de Provincie verantwoordelijk is voor de concessie, zien wij een grote kans én urgentie voor een goede samenwerking met elkaar. Ondanks soms verschillende politieke accenten tussen steden en landelijke regio’s, zien wij het onze taak om, daar waar stad en regio samenkomen, te zorgen voor de benodigde mobiliteitstransitie. Het is van belang om te zorgen voor sterke trein, een BusRapidTransit (BRT) en HOV-corridors die vanuit regiokernen en stadswijken goed bereikbaar zijn met de fiets, auto of fijnmazig vervoer. Om de leefbaarheid in de meer landelijk gelegen in stand te houden en om verdere bereikbaarheidsongelijkheid tegen te gaan is het van belang om ook de zogeheten ‘sociale lijnen’ te behouden. Gemeenten zijn bereid om mee te denken over alternatieven voor sociale lijnen als deze niet in stand gehouden kunnen worden, zoals buurtbussen, deelmobiliteit, etc. Ook in steden ligt de urgentie om een sterk regionaal OV te hebben. Verder zijn ook fiets, gedrag, parkeren en (stadsrand)Hub’s knoppen waar nadrukkelijk aan gedraaid moet worden als het gaat om de transitie binnen mobiliteit. In de (concept) Regionale Agenda 2025 – 2028 is het volgende aangegeven:

“Iedereen heeft recht op bereikbaarheid, zodat ook iedereen kan meedoen in onze samenleving. Iedere inwoner in de GMR heeft in 2028 alternatieven voor de eigen auto beschikbaar binnen loopafstand (deelmobiliteit, (flexibel) OV) of korte fietsafstand (HOV).

Bereikbaarheid wordt niet alleen bepaald door de afstand (nabijheid) en snelheid (reistijd), maar ook door de toegankelijkheid en betaalbaarheid van vervoermiddelen en het voorhanden zijn van alternatieven. Wij willen dat onze inwoners in 2028 meer ontplooiingsmogelijkheden hebben dan nu. Concreet willen we dat onze inwoners meer arbeidsplaatsen/voorzieningen binnen een acceptabele reistijd in bereik hebben”

➤ Onze ambities voor de nieuwe concessie

Gegeven de verstedelijkingsopgave en de onlosmakelijke opgave rondom de mobiliteitstransitie hebben wij de volgende ambities voor de nieuwe concessie:

1. De kern van de concessie (namelijk een voor reizigers en provincie betaalbaar hoofdnetwerk) verder versterken om de toekomstvastheid van het OV te kunnen waarborgen. Om de verstedelijkingsopgaven te realiseren zijn hierbij de verbindingen tussen stadskernen en het landelijk gebied/ommeland cruciaal. Deze verbinding omvatten zowel verbinding op het regionaal spoor, maar ook met een treinverbinding richting de Randstad, het oosten/Zwolle en het zuiden;
2. Een sterk (betaalbaar) netwerk voor behoud van bereikbaarheid, met sociale lijnen voor het behoud van de leefbaarheid in delen van de regio;
3. De concessie biedt zo goed mogelijk invulling aan de sterk veranderende vervoersbehoeften en kwaliteitseisen van reizigers in het licht van de mobiliteitstransitie;
4. De concessie biedt ruimte voor de ontwikkeling en uitvoering van nieuwe vervoersvormen en/of mobiliteitsdiensten, om in veranderende vervoersbehoeften en betaalbaarheid te kunnen blijven voorzien;
5. De concessie maakt het mogelijk landelijk overeengekomen afspraken over verdere verduurzaming van het OV (waar mogelijk) versneld te realiseren om de leefomgeving te verbeteren.

Deze ambities waarmaken gaat niet vanzelf. Het vraagt van ons en van de provincie, en daarmee van ons gezamenlijk, een efficiëntieslag. En het vergt van ons allemaal de bereidheid om moeilijke, maar noodzakelijke, bestuurlijke keuzes te maken. In deze position paper geven wij handreikingen om de toegankelijkheid en de kostendekkingsgraad van het OV echt te verbeteren.

Wij zijn van mening dat een **Ambitienetwerk-kaart** daarbij erg kan helpen. Helpen om zo een helder, overzichtelijk en visueel beeld te geven van de ambitie die we nastreven. Een visualisatie zodat iedereen hetzelfde beeld heeft bij de ontwikkelingen van het OV in de komende 10 jaar. Maar ook dat er een gedeeld beeld is van de investeringen die nodig zijn om het geambieerde OV netwerk voor (H)OV, regionaal spoor en een BusRapidTransit systeem te realiseren. De ambitienetwerkkaart is als bijlage aan de paper gevoegd. Op de ambitienetwerkkaart is het hoofdnetwerk van HOV, BRT en regionale spoorlijnen, inclusief HUBS, aangegeven. Het bestaande OV netwerk (waaronder de belangrijkste sociale lijnen) is, i.v.m. de leesbaarheid, beperkt weergegeven. Het HOV netwerk is op een metrokaart-achtige wijze vormgegeven en volgt daardoor niet geheel de daadwerkelijke bus routes.

2. Achterliggend doel: de opgaven

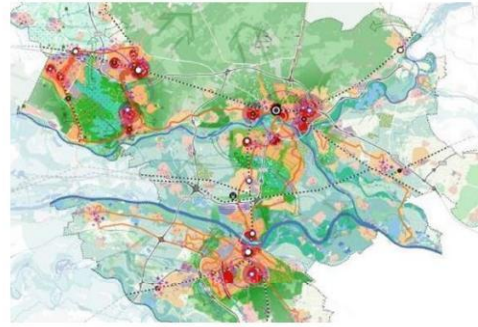
➤ Verstedelijkingsopgave

De regio's Foodvalley, Groene Metropoolregio en de gemeenten Arnhem en Nijmegen staan voor een ongekende verstedelijkingsopgave. Samen met de provincie Gelderland en het Rijk hebben we op 8 maart 2023 verstedelijkingsafspraken¹ gemaakt om een bijdrage te leveren aan het oplossen van het woningtekort in Nederland.

In de periode tot 2040 moeten er in de regio Arnhem-Nijmegen 60.000 woningen, en in de regio Foodvalley 40.000 woningen, bij komen. Dat heeft een ruimtelijke impact die zijn weerga

¹ Verstedelijkingsafspraken | 08-03-2023

niet kent. Ter illustratie: de gemeente Arnhem heeft nu ongeveer 80.000 woningen, de gemeente Nijmegen ongeveer 90.000 en de gemeente Ede ongeveer 60.000 woningen. Er komt in onze regio dus als het ware in omvang een stad bij die groter is dan Arnhem of Nijmegen. Dit heeft niet alleen impact op de ruimtelijke indeling van de steden maar ook op de mobiliteitsvoorzieningen. Meer huishoudens betekent meer mobiliteit. Elk huishouden heeft dagelijks ongeveer 5 mobiliteitsbewegingen. Dit betekent dat met 100.000 extra woningen in onze regio's er ongeveer 500.000 reisbewegingen per dag, boven op het huidige aantal reisbewegingen, bijkomen.



We zijn van mening dat deze groei in mobiliteit op een nieuwe manier moet worden gefaciliteerd. Dat maakt de verstedelijkingsopgave tegelijkertijd een grote mobiliteitsopgave: hoe houden we onze regio's straks duurzaam bereikbaar?

De auto is met name in de stedelijke omgevingen niet langer het meest praktische vervoersmiddel gezien de ruimtelijke opgaves, de verdichting van de stad en verduurzaming. Wij pleiten daarom het STOMP-principe steeds meer leidend te laten zijn. STOMP staat voor (volgorde in prioriteit): **s**tappen (lopen), **t**rappen (fietsen), **O**V, **M**obility as a Service (vervoer via apps, deelfiets, -auto, -scooter etc.²) en **p**rivéauto.

Ook het NOVEX programma benadrukt het belang van verstandig en duurzaam omgaan met ruimte. De bestaande inwoners maken hierbij ruimte voor nieuwe inwoners door over te gaan op ruimte-efficiënte mobiliteit. Dit betekent minder met de auto en meer met het regionaal OV met (trolley)bussen en treinen.

Ook de Rijksoverheid benadrukt het belang hiervan in haar Toekomstbeeld OV (in Pijler 1 *Focus op de kracht van het OV*).

Om dit te realiseren moeten woningen worden gebouwd rond openbaar vervoerknooppunten en langs HOV-lijnen. Kansrijke locaties in onze regio zijn langs de (inter)nationale spoorcorridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens en nabij de treinstations Presikhaaf, Velperpoort, Arnhem-Zuid, Goffert, Ede-Wageningen en Veenendaal de Klomp. Kansrijke locaties zijn er bijvoorbeeld ook langs de internationale corridor Utrecht-Arnhem. Wij zien dan ook graag om in de concessie ruimte toe te voegen voor concessie-overstijgende buslijnen om te borgen dat de steden nog beter worden verbonden.

➤ Zero Emissie aan de bron

De huidige OV-concessie in regio Arnhem-Nijmegen is met bussen op groen gas (regionaal geproduceerd) en de trolleybussen op groene stroom de schoonste van Nederland. Hiermee is de concessie klimaatneutraal maar nog niet zonder uitstoot. De provincie Gelderland wil in 2030 volledig emissievrij busvervoer realiseren. Deze ambitie lijkt op gespannen voet te staan met het aanbieden van de benodigde netwerkaansluitingen. We zijn van mening dat de provincie bij de uitvraag rondom de aanbesteding hierin een rol moet nemen met name op:

- De keuze van de nieuwe vervoermiddelen (materieel). Het moet niet zo zijn dat de huidige duurzamere aardgasbussen mn in Nijmegen e.o door nieuwe vervoerder tijdelijk vervangen worden door bv niet duurzame dieselbussen omdat gewenste elektrische-, waterstof- of trolleybussen nog niet beschikbaar/leverbaar zijn bij de start van de concessie;
- Het op tijd beschikbaar hebben van de gewenste laadinfra en te onderzoeken of de laadinfra ook te gebruiken is voor het vraagafhankelijk vervoer of haltetaxi Reiss;
- Hiermee samenhangend wordt aandacht gevraagd voor de netcongestie. Dit hangt ook nadrukkelijk samen met de techniek (elektrische bussen) die gekozen wordt: is laden van de busvloot wel mogelijk? Vanuit Arnhem wordt gepleit om de trolley/trolleytechniek en voor het trolley netwerk veel meer regionaal in te zetten.

² Ook genoemd in Pijler 2 van Contouren Toekomstbeeld OV 2040 - Rijksoverheid

De inzet van Trolley 2.0 (In Motion Charging techniek) lijkt binnen onze regio's een mogelijkheid om toch op korte termijn met zero-emissie te kunnen gaan rijden. De inzet van de nieuwe Trolley 2.0 bussen tussen (Ede-) Wageningen en Arnhem is hier een mooi voorbeeld van. Het trolley netwerk van Arnhem kan bij uitbreiding ook gebruikt worden als extra 'laadnet' voor de hele regio. Gemeente Arnhem heeft overigens ook een waterstoftankstation en ook in Veenendaal/Ede liggen daar ambities voor. Kortom, we zien ook veel kansen om nieuwe technieken te gaan toepassen in schone voertuigen.

In het 'Toekomstbeeld OV' van de Rijksoverheid wordt geëist dat het OV in 2030 100% groene stroom moet gebruiken, emissievrij moet zijn en 50% minder gebruik van primaire grondstoffen moet maken. Dit zijn volgens ons dan ook belangrijke en onvermijdelijke opgaven binnen de nieuwe concessie.



3. Ambities en eisen concessie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley

De regio's Arnhem, Nijmegen en Foodvalley zijn mooi in hun verscheidenheid van inrichting en landschap. Die verscheidenheid zorgt er tegelijkertijd voor dat een uniforme oplossing voor de mobiliteitsopgave niet mogelijk is. Een oplossing voor de landelijke gebieden past niet in de stedelijke omgeving en vice versa.

Wij willen daarom inzetten op:

- Versterking van het hoofdnetwerk;
- Ruimte voor ontwikkeling en uitvoering van nieuwe vervoersvormen, mobiliteitsdiensten en alternatieve energiebronnen;
- Aandacht voor sociale lijnen i.v.m. leefbaarheid en bereikbaarheidsongelijkheid in meer landelijk gelegen delen van de regio.



Alleen zo kunnen we ervoor zorgen dat iedereen met het OV kan reizen ('toekomstvastheid'), kunnen we voorzien in veranderende vervoers- en kwaliteitsbehoeften, leefbaarheid en sociale functies van buslijnen waarborgen, betaalbaarheid blijven garanderen en landelijk overeengekomen afspraken over de verduurzaming van het OV versneld realiseren.

➤ *OV in omliggende kernen en het landelijk gebied*

Voor de kleine en landelijk gelegen kernen willen we inzetten op het ontsluiten door (H)OV en snelfietsroutes. Het is financieel niet haalbaar om ieder deel van de kernen en het landelijk gebied tot in de haarvaten te voorzien van een sterke busverbinding. Zoals eerder benoemd is een doel van de (concept) Regionale Agenda om in 2028 alternatieven aan te bieden aan

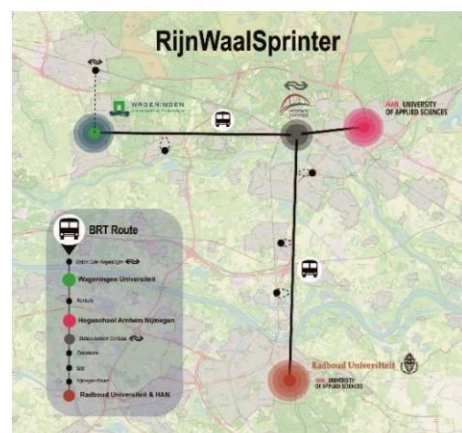
iedere inwoner in de GMR voor de eigen auto, beschikbaar binnen loopafstand. Daarom gaan we graag in overleg met de provincie over het behoud van een aantal belangrijke sociale lijnen in gebieden waar bereikbaarheidsongelijkheid dreigt. Daarnaast dient in onze optiek gestreefd te worden naar een flexibel en vraaggestuurd product (zoals voorheen Breng Flex) als aanvulling op het bestaande OV in de omliggende kernen. Op deze manier zijn mensen, die vanuit de omliggende kernen, alsmede vanuit het landelijk gebied, de stadskern in willen (voor werk of school), in staat gebruik te maken van het OV. Wij pleiten ervoor een flexibel, vraag gestuurd product toe te voegen aan de concessie, omdat dit een goed vervoersalternatief faciliteert en de groei van autogebruik inperkt. Ook valt te denken aan inzet van deelmobiliteit en of meer buurtbussen.

We realiseren ons dat de auto voor het landelijk gebied een belangrijk vervoersmiddel blijft. Aangezien de meeste werkgelegenheid en voorzieningen zich in de stad bevinden, beweegt een groot deel van de mobiliteitsbewegingen zich richting de stad, en terug. Hierom is het van belang om goede en voldoende stadrandhubs te realiseren als een goed 'last-mile' vervoersalternatief. Auto's kunnen bij deze hubs geparkeerd worden en mensen reizen dan met het OV de stad in. Deze stadrandhubs worden momenteel al gerealiseerd in Arnhem-Zuid en

Intermezzo: Bus Rapid Transit systeem (BRT)

Een Bus Rapid Transit systeem is een unieke schakel tussen de woon-, werk- en kennislocaties in de stad en regio's, en in het bijzonder tussen de campussen in Nijmegen, Arnhem en Wageningen. Hiermee kunnen relatief grote aantallen passagiers worden vervoerd met de snelheid van een trein/metro maar met de flexibiliteit en lagere kosten van een bus.

De snelheid van een BRT is hoger dan van een normale bus omdat deze voor een groot gedeelte over een aparte busbaan gaat, prioriteit heeft bij verkeerslichten en er bij alle deuren kan worden ingestapt. Een voorbeeld van de succesvolle toepassing van een BRT systeem is in Groningen. In de regio's Arnhem-Nijmegen en Foodvalley worden vele kansen gezien om een BRT-, of soortgelijk systeem in te zetten.



Nijmegen. Als aanvulling hierop zijn ook dorpsrandhubs gewenst om dorpen aan te sluiten op de regionale buslijnen tussen grote stadskernen.

Hoewel de regionale spoorlijnen: Betuwelijn Tiel-Arnhem, Maaslijn (Cuijk-Nijmegen CS) en IJssellijn (Arnhem-Den Bosch), geen onderdeel uitmaken van deze OV concessie, maar in andere Concessiegebieden zijn gelegen, vragen we toch aandacht voor deze spoorlijnen. Graag willen we met u (en de vervoerder(s) en ProRail) onderzoeken hoe we de frequentie op deze lijnen kunnen verhogen en waar mogelijk nieuwe stations kunnen toevoegen. Langs deze regionale lijnen zijn nl. in de nabijheid van stations nieuwe woningbouwontwikkelingen voorzien. Een sterke spoorlijn met een hogere frequentie en eventueel nieuwe stations biedt o.i. een goed alternatief voor de auto en de soms wat marginale buslijnen in deze gebieden. Pas na realisatie/versterking van deze regionale spoorlijnen kunnen marginale buslijnen worden geschrapt en niet andersom.

➤ OV knooppunten in de stadskernen

In de gehele GMR zetten we in op het STOMP-principe. De opgave is echter niet alleen om de bereikbaarheid in de gebieden afzonderlijk van elkaar te verbeteren, maar juist ook om de verschillende mobiliteitsoplossingen elkaar te laten versterken daar waar de omliggende kernen, landelijk gebied en stedelijke kernen samenkomen (stadsrandhubs). Hierbij speelt de bereikbaarheid van voorzieningen, zoals HOV-knooppunten, NS-stations, centra, bedrijventerreinen, ziekenhuizen en scholen een cruciale rol. Bij de grote voorzieningen en knooppunten moeten haltes zo goed als direct voor de deur liggen.



De concessiehouder dient in onze ogen proactief mee te denken over knooppuntontwikkeling, transferia en E-hubs. Ook moet het mogelijk zijn om tijdens de looptijd van het contract 'strategische locaties' toe te voegen a.d.h.v. ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast doen wij een pleidooi om de concessiehouder onderzoek te laten doen naar de mogelijkheden voor 'business OV-lijnen' om zo gehoor te geven aan de behoeften van verschillende bedrijventerreinen en kantoorlocaties.

4. Regionale focus met groeipotentie

Wij zouden het een gemiste kans vinden om voor de concessie alleen naar regionale vervoermaatschappijen te kijken. De regio's GMR en Foodvalley en de steden Arnhem, Nijmegen en Ede (Wageningen) hebben namelijk al decennialang ervaring en kennis met het verbeteren van, en visievorming op, de bereikbaarheid van de regio, met focus op het regionale OV. Daarom pleiten wij voor een concessie-ontwikkelteam dat bestaat uit bestuurlijke- en ambtelijke vertegenwoordigers van de provincie, de regio's, de steden Arnhem en Nijmegen, plus de winnende vervoerder. Dit team denkt en stuurt mee tijdens de concessieperiode en zorgt voor structurele betrokkenheid van de regio bij de concessie.

Het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid betekent een extra financiële opgave. Tegelijkertijd zien wij ook dat het grote financiële kansen biedt. Van de 500.000 toekomstige extra dagelijkse reisbewegingen (zie 2. Opgaven) kunnen we zeker 20-25% met het OV laten plaatsvinden. Concreet betekent dit 100.000 tot 125.000 extra reisbewegingen met het OV per dag, bovenop het huidige gebruik. Daarnaast kan door bijvoorbeeld het aanbieden van goedkopere busabonnementen voor specifieke doelgroepen, zoals: Gelrepashouders, nieuwe inwoners, etc., het aantal reisbewegingen met het OV nog hoger worden.

Bij deze extra reisbewegingen met het OV zijn de verschuiving van auto-reisbewegingen naar OV-reisbewegingen van de *bestaande* huishoudens in onze provincie nog niet meegeteld. De sterke verwachting is dat door het aanbieden van HOV, een BRT systeem, een nieuw vraag-gestuurd product en het stimuleren van het gebruik van het OV het autogebruik in onder andere de stedelijke regio's zal teruglopen en het gebruik van het OV gaat stijgen. Met deze potentiële groei van het aantal OV-reisbewegingen is de kostendekkingsgraad echt te verbeteren. Uiteraard wordt er ook gewerkt aan parkeerbeleid (HUB's), deelmobiliteit, de A12 gedragsaanpak (werkgevers-/werknemersaanpak), het doorgaan met het creëren van hoogwaardige fietsvoorzieningen (DoorFietsRoutes en

Inspiratie uit PvE concessie IJssel Vecht:

- Belangrijk dat de concessiehouder kwaliteit levert, nu en in de toekomst; dus dat de Concessiehouder flexibel is en constructief samenwerkt met verschillende stakeholders en aanbieders van andere mobiliteitsdiensten zoals haltetaxi, RRReis, Deelfietsen, MaaS-platforms, ROCOV's en gemeenten

SnelFietsRoutes) en Slim en Schoon Onderweg, om het autogebruik vooral in stedelijke gebieden te beheersen.

De Groene Metropoolregio (GMR) en de Foodvalley houden niet op bij de 'regiogrens', maar hebben een sterke relatie met omliggende regio's zoals Stedendriehoek (Apeldoorn), Achterhoek (Doetinchem met regio-express), Utrecht (de Foodvalley) en Noord-Oost Brabant/noord Limburg met HOV en regionale spoorlijnen). En niet te vergeten zijn er ook relaties met Duitsland, zowel per Bus (bijvoorbeeld Nijmegen - Kleve) als via Arnhem en Zevenaar met de RE19 naar Dusseldorf en via Arnhem met de ICE naar Frankfurt.

5. Onze oproep: samen optrekken is een must

Wij – de Groene Metropool Regio, Foodvalley en de gemeenten Arnhem en Nijmegen - hebben dus flinke ambities voor het regionale OV. Nieuwe ontwikkelingen vragen om een nieuwe aanpak. De aankomende concessie grijpen wij dan ook met beide handen aan om deze ambities concreet te maken. Dit willen en kunnen wij niet alleen. Wij doen daarom hier de oproep (*dat mag u ook gerust lezen als hartenkreet*) om als lokale, regionale én provinciale partijen – zowel ambtelijk als bestuurlijk – **samen te werken.**

Wij benadrukken nog maar eens onze ambities, met samenwerking als de sleutel tot succes:

1. Het OV-hoofdnetwerk verder versterken;
2. De toekomstvastheid van het OV waarborgen;
3. Voorzien in veranderende vervoers- en kwaliteitsbehoeften, leefbaarheid te waarborgen en betaalbaarheid te kunnen blijven garanderen;
4. Landelijk overeengekomen afspraken over de verduurzaming van het OV versneld realiseren.

Wij hebben een voorstel bijgesloten van een **ambitienetwerk**-kaart die wat ons betreft een belangrijk onderdeel vormt van de concessie. Deze kaart biedt vervoerders de mogelijkheid om optimaal gebruik te maken van de kennis en ervaring die binnen de provincie en de regio aanwezig is. Zo zijn vervoerders in staat een aanbod te maken dat optimaal aansluit bij de kenmerken van onze regio en provincie. Een win-winsituatie dus in onze optiek. Met als gedroomd eindresultaat een hoger gebruik van het OV in de stedelijke regio's dat het OV in de omliggende kernen mede in stand houdt.

Wij als regio's hebben het initiatief genomen voor het opstellen van deze Ambitienetwerk-kaart maar bouwen er graag samen op voort. Op deze manier leveren wij, samen met de provincie, een wezenlijke bijdrage aan de doelen voor de verstedelijkings-, mobiliteits- en verduurzamingsopgaven.

Om terug te komen op de metafoor aan het begin van deze paper: wij zetten ons heel graag in om de 'boom' van het regionale OV levensvatbaar te maken zodat deze weer volop kan groeien en vruchten gaat dragen.